Ministerie van Infrastructuur en Milieu

# Startbeslissing

Capaciteitsverruiming A15 Papendrecht – Sliedrecht



Datum

Kenmerk IENM/BSK-2015/162912

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

De A15 is zowel een belangrijke regionale verbinding voor de Zuidvleugel als een belangrijke achterlandverbinding voor de Haven van Rotterdam. Het Rijk investeert in (uitbreiding van) rijksinfrastructuur als er sprake is van een knelpunt op nationaal niveau. Aan de hand van een onderzoek hiertoe, de nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NCMA) komt naar voren of er sprake is van een nationaal verkeersknelpunt. Bij de A15 is hier tussen Papendrecht en Sliedrecht geen sprake van.

Niettemin leidt de congestie op de A15 tussen Papendrecht en Sliedrecht tot hoge economische schade. Ook maakt de file deel uit van de file top 50. Voor de gemeenten aan de A15 leidt de dagelijkse congestie tot een verslechterde bereikbaarheid, wat indirect leidt tot een minder aantrekkelijk economisch klimaat voor bedrijven en woonklimaat voor bewoners. Daarnaast zorgt de congestie in toenemende mate voor (ongewenst) sluipverkeer op het onderliggend wegennet van gemeenten langs de A15 (o.a. de N214) en voor verkeersknelpunten op deze sluiproutes.

Daarom is het Rijk met de provincie Zuid-Holland en de regio Drechtsteden overeengekomen om maatregelen treffen. Van groot gewicht daarbij is geweest dat de provincie Zuid-Holland en de regio Drechtsteden een financiële bijdrage leveren.

Uit onderzoek is gebleken dat verruiming van de capaciteit op de noord- en zuidbaan van de A15 tussen Papendrecht en Sliedrecht-West de doorstroming van het verkeer op de A15 en het onderliggend wegennet verbetert en de economische verlieskosten reduceert.

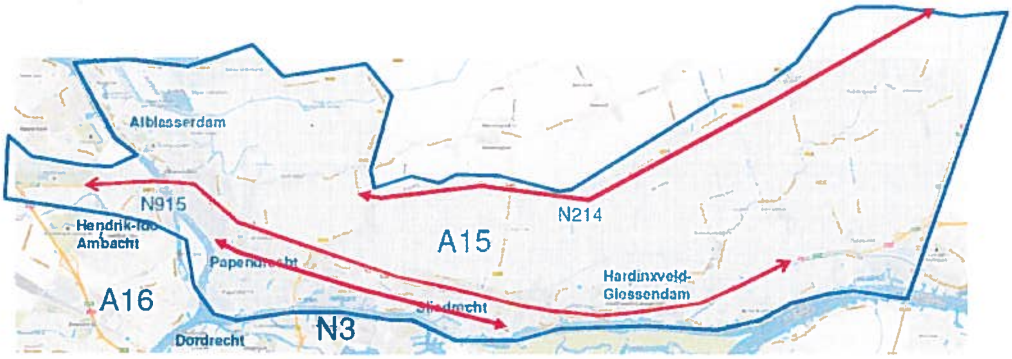
## 1.2 Afbakening

De A15 heeft een belangrijke functie in de oostelijke ontsluiting van Rotterdam en het Havengebied richting Duitsland (en v.v.). Op de A15 tussen Alblasserdam en Gorinchem is sprake van congestie tijdens de spitsperioden. Dit resulteert in (ongewenst) sluipverkeer op het onderliggend wegennet van gemeenten langs de A15 (zie afbeelding 1).

Deze Startbeslissing heeft betrekking op het deel van de A15 waar deze problematiek het meest pregnant is, tussen km. 79,3 en km 84,5. Het betreft een tracé van 1,6 (Sliedrecht-West - Papendrecht) respectievelijk 4,4 (Papendrecht - Sliedrecht-Oost) kilometer.

De maatregelen betreffen de aanleg van een weefvak met vluchtstrook op de noordbaan (tussen Sliedrecht-West en Papendrecht-N3) en het doortrekken van de huidige spitsstrook op de zuidbaan (van Papendrecht-N3 - Sliedrecht-West naar Sliedrecht-Oost). Beide maatregelen hebben een groot oplossend vermogen.

Door de aanleg van het weefvak wordt een belangrijke oorzaak van filevorming op de noordbaan bij Sliedrecht-West weggenomen. Verkeer tussen Sliedrecht-West en Papendrecht-N3 hoeft hierdoor niet meer in- en weer uit te voegen waardoor de doorstroming verbetert, ook op de hoofdrijbaan.




*Afbeelding 1: De rode pijlen weergeven sluipverkeer door de gemeenten langs de A15*

Het doortrekken van de bestaande spitsstrook op de zuidbaan naar Sliedrecht-Oost leidt tot een betere benutting van de bestaande spitsstrook en vergroot de capaciteit tussen Papendrecht en Sliedrecht. Dit resulteert in een verbeterde doorstroming op de zuidbaan van de A15.

# 2 Opgave en doel

## 2.1 Ruimtelijk-economische opgave

Om te kunnen blijven doorontwikkelen in de Drechtsteden, is voldoende ruimte van passende kwaliteit heel belangrijk. Een aantrekkelijke ruimtelijke kwaliteit versterkt de aantrekkingskracht voor bewoners en bedrijven. Ook speelt een aantrekkelijke ruimte een belangrijke rol bij de sociaal-economische ontwikkeling van de Drechtsteden.

Mobiliteit en bereikbaarheid horen bij de Drechtsteden. De Drechtsteden liggen aan een knooppunt van (inter)nationale spoorwegen, vaarwegen en autosnelwegen. Daarnaast zijn veel bestemmingen binnen de Drechtsteden op fietsafstand te bereizen, waarvan deels met de waterbus. Een goede bereikbaarheid met de auto, het openbaar vervoer of de fiets is een basisvoorwaarde voor een aantrekkelijk vitale en economisch sterke regio.

De Drechtsteden werken aan een goede balans tussen bereikbaarheid en leefbaarheid. Om deze balans te houden en te bereiken hebben de Drechtsteden samen doelen voor de fiets, het openbaar vervoer (trein, bus en waterbus), het hoofdwegennet, de verkeersveiligheid en beïnvloeding van de vraag naar mobiliteit via mobiliteitsmanagement vastgesteld.

## 2.2 Positie in rijks- en provinciaal beleid

Het ruimtelijk beleid van het Rijk heeft tot doel Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden. Regionale partijen werken deze uitgangspunten verder uit en stellen daarbij prioriteiten rekening houdend met de karakteristieken van de regio. Op die manier wordt ruimte geboden voor regionaal maatwerk.

*Beleidsuitgangspunten Rijk*
Het nationaal beleid is beschreven in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), 2012. De groei van de mobiliteitsbehoefte, welvaart en werkgelegenheid en de stijging van het aantal eenpersoonshuishoudens zorgen er voor dat de mobiliteit richting 2040 blijft toenemen. Ook in de regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt. De mobiliteitsbehoefte neemt het sterkst toe in de gebieden waar zich nu al de grootste knelpunten voordoen en op de belangrijke verbindingen naar Duitsland en België.

*Internationaal verkeerskundig belang*
De A15 is een belangrijke landelijke verbinding, van de Maasvlakte via Rotterdam naar Arnhem en Duitsland. De weg speelt een belangrijke rol in het Europese goederenvervoer.

*Nationaal verkeerskundig belang*
De A15 is een belangrijke regionale verbinding in de Zuidvleugel, van Rotterdam via Gorinchem naar Tiel vice versa. Verbetering van de doorstroming op de A15 leidt tot verbetering van de bereikbaarheid van de regio en verbetering van de verkeersveiligheid door de afname van sluipverkeer op het onderliggend wegennet

*Regionaal verkeerskundig belang*
Op dit moment wordt er in de Drechtsteden op diverse manieren gewerkt aan het realiseren van minder voertuigbewegingen in de spits. Er lopen zowel in de Drechtsteden als in de Stadsregio Rotterdam diverse initiatieven, zoals spitsmijden,

spitsmijden voor vracht, het verbeteren van Incident Management, onderzoek naar colonnevorming vrachtverkeer, onderzoek naar medegebruik busbanen door vrachtverkeer en individuele afspraken met bedrijven(terreinen) om spitsmijdingen te realiseren. Een deel van deze initiatieven komt voort uit het programma 'Beter Benutten'. Op basis van de verwachting dat de ondersteunende maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement en fiets / OV de verwachte knelpunten op de A15 niet gaan oplossen, zijn er ook infrastructurele maatregelen uitgewerkt in de vorm van de voorgestelde capaciteitsverruiming.

## 2.3 Urgentie

Volgens een onderzoek dat is uitgevoerd in opdracht van de regio verbeteren de voorgestelde maatregelen de verkeersdoorstroming op het deeltraject Papendrecht-Sliedrecht op de A15. Dit heeft een positief effect op het aantal voertuigverliesuren, op zowel de A15 zelf als op het onderliggend wegennet. Doordat de doorstroming op de A15 verbetert, worden ook sluiproutes op het onderliggend wegennet minder aantrekkelijk. Daardoor nemen knelpunten daar af en hoeft minder te worden geïnvesteerd in de verkeersveiligheid en doorstroming. Een goed voorbeeld hiervan is het door sluipverkeer zwaarbelaste kruispunt van N214 met de N216.

In de planuitwerking zullen de reistijdbaten op de A15 nader worden onderzocht door het opstellen van een MKBA.

## 2.4 Beschrijving voorkeursoplossing

Op basis van een verkennend onderzoek lijkt het realiseren van een weefvak en een spitsstrook het meest effectief te zijn. Het gaat om:

- noordbaan tussen Sliedrecht-West en N3 / Papendrecht (van km 80,9 tot km 79,3);
- zuidbaan tussen Sliedrecht-West en Sliedrecht-Oost (doortrekken bestaande spitsstrook die bij N3 / Papendrecht begint van km 80,1 tot km 84,5).

*Weefvak noordbaan A15 Sliedrecht-West – N3/Papendrecht.*
Deze maatregel bestaat uit het aanleggen van een weefvak tussen de aansluitingen Sliedrecht-West en N3/Papendrecht op de noordbaan van de A15. Dit is hetzelfde tracé waar in de huidige situatie op de zuidbaan een spitsstrook ligt. Tussen Sliedrecht-West en Papendrecht is er in de spitsen weinig capaciteit op de A15 richting westen en moet het verkeer dat van de A15 gebruik maakt tussen Sliedrecht-West en Papendrecht-N3 op een kort traject in- en uitvoegen. Dit leidt tot een knelpunt. Door een weefvak aan te leggen, wordt de capaciteit van de rijbaan vergroot en het in- en uitvoegen verminderd, waardoor de doorstroming verbetert, ook op de hoofdrijbaan.

Voorafgaand aan de planstudie is verkend of de extra capaciteit op de noordbaan het beste als weefvak of als spitsstrook kan worden gerealiseerd. Hieruit blijkt dat een weefvak op de huidige vluchtstrook met aanleg van een nieuwe vluchtstrook de voorkeur verdient. De vereiste ruimte is hiervoor beschikbaar. Ten opzichte van de beoogde spitsstrook kent het weefvak een aantal voordelen. Ten eerste is een weefvak permanent te gebruiken, ook buiten de spits. Een weefvak kent ook voordelen op het gebied van verkeersveiligheid omdat er minder wisselingen van rijstrook plaatsvinden en altijd een vluchtstrook beschikbaar is. Tenslotte is een weefvak op termijn goedkoper. Hoewel de investeringskosten van een weefvak hoger zijn door de aanleg van een vluchtstrook, zijn de beheer- en onderhoudskosten aanmerkelijk lager. Door de besparing op elektronische (DVM)apparatuur en met name het beheer en onderhoud daarvan, kan de extra investering naar verwachting al binnen 4 jaar worden terugverdiend.

*Spitsstrook zuidbaan, doortrekken tot Sliedrecht-Oost*
Uit de gegevens uit het RVMK (2020) blijkt dat er op het wegvak tussen Sliedrecht-West en Sliedrecht-Oost sprake is van een hoge intensiteit ten opzichte van de capaciteit (hoge I/C-waarde in de spitsen).
Daarnaast wordt de spitsstrook tussen N3/Papendrecht en Sliedrecht-West in de huidige situatie niet optimaal benut, doordat een groot deel van het doorgaand verkeer op de permanente stroken blijft rijden. Door de beperkte lengte (1 km) neemt dit verkeer niet de moeite om uit te voegen naar de spitsstrook en binnen 1 km weer terug de hoofdrijbaan op te gaan. De spitsstrook functioneert nu vooral als weefstrook.

Om dit knelpunt op te lossen wordt de bestaande spitsstrook op de A15 tussen N3/Papendrecht en Sliedrecht-West tot Sliedrecht-Oost doorgetrokken. Door deze verlenging is de verwachting datde spitsstrook beter zal worden benut door doorgaand verkeer. Aanleg van een weefvak zoals op de noordbaan wordt voorgesteld is op de Zuidbaan (fysiek en financieel) niet mogelijk omdat de plaats van de bestaande geluidschermen het aanleggen van een extra vluchtstrook onmogelijk maken.

## 2.5 Inschatting benodigde investering en bekostiging

De investeringsraming is gebaseerd op een sober en doelmatig ontwerp van de waarmee voldaan wordt aan alle wettelijke vereisten. De benodigde investeringen worden (incl. BTW) geraamd op €5,9 mln (prijspeil 2015). Daarnaast is een bedrag van €2,5 mln (prijspeil 2015) benodigd voor het beheer en onderhoud tot 2028. De provincie Zuid-Holland en de regio Drechtsteden bekostigen 50% van deze investering.

## 2.6 Draagvlak

Verbetering van de doorstroming op de A15 is onder meer een sterke wens van de regionale overheden (provincie Zuid Holland en regio Drechtsteden), weggebruikers en vervoerders. Verwacht wordt dat het sluipverkeer afneemt als bijkomend gunstig gevolg. Er is geen extra ruimtebeslag (anders dan binnen het bestaande wegprofiel) nodig voor de verbreding van dit deel van de A15.
Indien noodzakelijk zullen milieumaatregelen worden getroffen.

## 2.7 Doel van de planuitwerking (incl. verkenningsfase)

De opgave betreft een infrastructurele opgave om de capaciteit van dit deel van de A15 te verhogen naar 2x3 rijstroken in de spits. Deze verbeteringen hebben primair een verkeerskundig effect (doorstroming, betrouwbaarheid).

De planuitwerking heeft tot doel om te komen tot:
- de uitwerking van de voorkeursoplossing in het (ontwerp-)tracébesluit, met alle hierbij behorende documenten;
- de voorbereiding van de realisatie.

## 2.8 Participatie

De belangrijkste stakeholders in dit project zijn:
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu
- Provincie Zuid-Holland
- Regio Drechtsteden
- Gemeente Alblasserdam
- Gemeente Papendrecht
- Gemeente Sliedrecht

- Gemeente Hardinxveld-Giessendam
- Gemeente Hendrik-Ido-Ambacht
- Gemeente Sliedrecht
- Waterschap Rivierenland

Bij de start van de (O)TB procedure wordt een informatie-avond voor alle betrokkenen en geïnteresseerden georganiseerd. Hier wordt uitleg gegeven over aanleiding, inhoud en proces van het project en wordt gevraagd input te leveren voor de effectstudies.

Bij de tervisielegging van het OTB wordt opnieuw een informatie-avond georganiseerd over de inhoud van het OTB, de resultaten van de effectstudies en de procedure van OTB en TB.

# 3 Organisatie, planning en aanpak

## 3.1 Wettelijk kader: verkorte tracéwetprocedure

Voor dit project geldt gezien de beperkte reikwijdte de verkorte procedure van de Tracéwet. Er hoeft daarom geen structuurvisie te worden vastgesteld. De verkorte procedure ziet er als volgt uit:

1. Startbeslissing, dit is de start van de verkenning
2. Toezending startbeslissing aan de Tweede Kamer en de betrokken bestuursorganen en publicatie in de Staatscourant
3. Vaststelling Ontwerp-Tracébesluit (OTB)
4. Ter inzage leggen van het Ontwerp-Tracébesluit
5. Vaststelling Tracébesluit (TB)
6. Beroepsmogelijkheid Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State
7. Opleveringstoets

## 3.2 Rol- en taakverdeling

De beslissingsbevoegdheid ten aanzien van dit project ligt bij de Minister van Infrastructuur en Milieu. Het project wordt uitgevoerd door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

## 3.3 Activiteiten en globale planning

Na ondertekening van de Startbeslissing start de fase waarin het ontwerp-tracébesluit wordt opgesteld. Daarna volgt de fase die eindigt met het Tracébesluit. De wettelijke termijn voor het Tracébesluit is twee jaar na het toesturen van de Startbeslissing aan de Tweede Kamer.

De fase waarin het ontwerp-tracébesluit wordt opgesteld richt zich tevens op keuze en uitwerking van het bestuurlijk voorkeursalternatief en onderzoek naar eventuele milieumaatregelen. Na het Tracébesluit volgt realisatie en oplevering van het project.

*Doorkijk planuitwerking- en realisatiefase*
De streefplanning voor het project is als volgt:

| | |
|---|---|
| Ontwerp-tracébesluit | eind 2016- begin 2017 |
| Tracébesluit | 2017 |
| Start aanleg | 2018 |
| Openstelling | 2018-2020 |